Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 64.

(Nr. 7215.) Vertrag zwischen Preußen und dem Königreiche Sachsen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Cottbus nach Großenhain. Vom 15. August 1868.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Sachsen, in dem Wunsche übereinstimmend, die zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten bereits bestehenden Eisenbahnverbindungen durch Herstellung einer Eisenbahn von Cottbus nach Großenhain zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Ludwig August Wilhelm Heise,

Allerhöchstihren Wirklichen Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan;

Seine Majestät der König von Sachsen:

Allerhöchstihren Ministerial-Direktor, Geheimen Rath Dr. Christian Albert Weinlig,

welche, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische und die Königlich Sächsische Regierung verpflichten Sich gegenseitig, die Herstellung einer Eisenbahn zu gestatten und zu fördern, welche von Cottbus nach Großenhain geführt, und in Cottbus mit der Berlin-Görlitzer, in Großenhain mit der Pristewitz-Großenhainer Bahn in direkten Schienenanschluß gesetzt werden soll.

Artikel 2.

Für die zwischen der Preußisch-Sächsischen Grenze und Großenhain innerhalb

Ausgegeben zu Berlin den 17. Oktober 1868.

halb des Sächsischen Gebietes belegene Bahnstrecke wird die Königlich Sächsische Regierung derjenigen Gesellschaft, welche für den im Preußischen Gebiete belegenen Theil der Bahn die Konzession bereits erhalten hat, auch Ihrerseits die Konzession unter gleich günstigen Bedingungen ertheilen, wie solche in neuerer Zeit den in Sachsen konzessionirten Privat-Eisenbahngesellschaften überhaupt gestellt worden sind.

Artikel 3.

Die Gesellschaft hat ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen zu nehmen und in Bezug auf alle Maaßnahmen und Festsetzungen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solche und die Beaufsichtigung und Verwaltung des Unternehmens im Allgemeinen betreffen, lediglich von der Königlich Preußischen Regierung zu ressortiren.

Artikel 4.

Die Genehmigung und Feststellung des Bauprojektes innerhalb jedes Staatsgebietes bleibt der betreffenden Regierung überlassen. Jedoch sind die technischen Vorarbeiten zur Feststellung der Bahnlinie und zur Ausführung der Bahn, der Bahnhofsanlagen und der Betriebseinrichtungen zunächst der Königlich Preußischen Regierung vorzulegen, welche dieselben nach erfolgter Prüfung der Königlich Sächsischen Regierung Behufs der von Ihr zu ertheilenden Zustimmung bezüglich der in Ihr Gebiet fallenden Strecke mittheilen und die erfolgte beiderseitige Genehmigung der Gesellschaft eröffnen wird.

Die Punkte, wo die Bahn die beiderseitigen Landesgrenzen überschreitet, sollen nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende beiderseitige technische Kommissarien näher bestimmt werden.

Artikel 5.

Die Königlich Sächsische Regierung wird bei Ertheilung der Konzession die im Königreich Sachsen geltenden Bestimmungen über die Expropriation von Grundeigenthum für Eisenbahnen für die im Königreich Sachsen gelegene Strecke der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn in Wirksamkeit setzen. Die Gesellschaft hat darnach in Beziehung auf die zwangsweise Erwerbung des Grund und Bodens, sowie die sonst mit der Bauführung zusammenhängenden Verhältnisse, die nämlichen Befugnisse und Obliegenheiten, wie andere Eisenbahngesellschaften im Königreiche Sachsen.

Artikel 6.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper auf der ganzen Strecke von Cottbus bis Großenhain die für zwei Geleise erforderlichen Abmessungen geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen.

Artikel 7.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahn soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Artikel 8.

Die von einer der beiden kontrahirenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 9.

Der Königlich Sächsischen Regierung verbleibt die Landeshoheit hinsichtlich der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke. Die auf letzterer zu errichtenden Hoheitszeichen sollen daher die Königlich Sächsischen sein.

Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen in Bezug auf die Bahnanlagen oder deren Betrieb sollen, sofern sie im Königlich Sächsischen Gebiete ausgeübt sind, von den betreffenden Königlich Sächsischen Behörden untersucht und nach den dortigen Gesetzen beurtheilt werden.

Die Gesellschaft hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahnanlagen auf Königlich Sächsischem Gebiete oder des Betriebes derselben gegen sie erhoben werden möchten, sich der Königlich Sächsischen Gerichtsbarkeit zu unterwerfen.

Artikel 10.

Der Königlich Sächsischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Regelung des Verkehrs zwischen Ihr und der Gesellschaft, sowie zur Handhabung Ihrer Hoheitsrechte und des Ihr über die Bahnstrecke im Sächsischen Gebiete nach diesem Vertrage zustehenden Aufsichtsrechts, einen ständigen Kommissarius zu bestellen. Derselbe hat die Beziehungen seiner Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Behörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von jenem Kommissar ressortiren, an diesen zu wenden.

Artikel 11.

Die Bahnpolizei auf der Cottbus-Großenhainer Bahn soll in Gemäßheit des für jedes Staatsgebiet besonders zu publizirenden Bahnpolizei-Reglements nach übereinstimmenden Grundsätzen gehandhabt werden. Die Königlich Sächsische Regierung wird zu diesem Zwecke das von der Königlich Preußischen Regierung festzustellende Bahnpolizei-Reglement, soweit nicht lokale Verhältnisse einzelne Abweichungen unvermeidlich machen möchten, auch für die Bahnstrecke in Ihrem Gebiete in Kraft setzen.

Artikel 12.

Unterthanen der einen Regierung, welche beim Betriebe in dem Gebiete der anderen Regierung angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes.

Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disziplin der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel 13.

Die Bestimmung der Fahrten, Fahrzeiten und Transportpreise steht ausschließlich der Königlich Preußischen Regierung zu.

Es soll jedoch sowohl im Personen- als im Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Unterthanen weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch der Zeit der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden. Die für das Unternehmen festzustellenden Fahrpläne und Tarife, sowie beabsichtigte spätere Abänderungen derselben werden, wenn irgend thunlich, vor deren Einführung Königlich Preußischer Seits dem nach Artikel 10. Seitens der Königlich Sächsischen Regierung zu bestellenden Kommissarius mitgetheilt, und die von demselben in Beziehung darauf etwa kundgegebenen, mit den Gesammtinteressen des Unternehmens zu vereinigenden Wünsche werden thunlichst berücksichtigt werden.

Artikel 14.

Die Königlich Preußische Regierung wird nach Maaßgabe Ihrer Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie der dazu etwa noch ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen, alljährlich für die Cottbus-Großenhainer Eisenbahn, einschließlich der im Königlich Sächsischen Gebiete belegenen Bahnstrecke, eine Eisenbahnabgabe berechnen, feststellen und erheben, und von dieser Abgabe an die Königlich Sächsische Regierung, als Aequivalent für die im Königreich Sachsen bestehende Grund- und Gewerbesteuer, unter Mittheilung des Repartitionsplans, denjenigen Theil abführen, welcher sich nach dem Verhältnisse berechnet, in welchem die Länge der auf Königlich Sächsischem Staatsgebiete liegenden Eisenbahnstrecke zu der Gesammtlänge des ganzen Eisenbahn-Unternehmens steht, dessen Theil sie bildet.

Eine Beiziehung der fraglichen Unternehmung zu anderweiten direkten Staatssteuern wird im Königreiche Sachsen so lange und in so weit nicht stattfinden, als solches im Königreiche Preußen nicht geschieht. Insbesondere wird die Königlich Sächsische Regierung von der Gesellschaft, welche die Konzession in Preußen ohne Auferlegung einer Konzessionsabgabe bereits erhalten hat, eine solche Abgabe auch Ihrerseits nicht erheben.

Artikel 15.

Für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der im Artikel 1. gedachten Eisenbahn ankaufen würde, gewährt die Königlich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Recht des Ankaufs auf der anschließenden Sächsischen Strecke nach Maaßgabe des Königlich Preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838., behält Sich jedoch die Befugniß vor, das Eigenthum der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke zu jeder Zeit, nachdem dieselbe von der Königlich Preußischen Regierung angekauft worden, nach einer mindestens ein Jahr vorher gemachten Ankündigung unter denselben Bedingungen an Sich zu ziehen, unter welchen die Königlich Preußische Regierung dieselbe erworben hat, unter Vergütung der von der Königlich Preußischen Regierung inzwischen ausgeführten Meliorationen, wie

auch

auch nach Abzug des zu ermittelnden Betrages etwaiger Deteriorationen. Aber auch in diesem Falle soll die Verwaltung und die Leitung des Betriebes auf der fraglichen Bahn in ihrer gesammten Ausdehnung der Königlich Preußischen Regierung gegen Ablieferung der auf die Sächsische Strecke entfallenden Betriebsüberschüsse, nach den überall in Kraft bleibenden Bestimmungen dieses Vertrages verbleiben.

Artikel 16.

Beide kontrahirende Regierungen sind darüber einverstanden, daß die diese Eisenbahn ausführende Gesellschaft gehalten sein soll:

1) unentgeltlich die Anlage einer Bundes-Telegraphenlinie längs der Bahn zu gestatten und zu diesem Zwecke der Bundes-Telegraphenverwaltung „die Berechtigung" zuzugestehen, nach Bedürfniß eine einfache Stangenreihe oder zwei parallele Stangenreihen auf gleicher Seite des Bahnplanums und außerdem auf derjenigen Seite des Bahnterrains, welche die oberirdischen Leitungen im Allgemeinen nicht verfolgen, eine Telegraphenlinie unterirdisch in einer dem Zwecke entsprechenden Tiefe unter Benutzung des Bahnterrains anzulegen;
2) sich im Allgemeinen den Bestimmungen zu unterwerfen, welche durch noch zu erlassende Bundesreglements über die Benutzung der Eisenbahnen zu Zwecken der Bundes-Telegraphenverwaltung getroffen werden möchten;
3) nach Maaßgabe der Anordnungen des Bundeskanzlers den Eisenbahntelegraphen Behufs Benutzung zur Beförderung von Staats- und Privatdepeschen einzuräumen.

Dagegen soll der Gesellschaft gestattet sein, ihre Betriebs-Telegraphenleitung an dem Bundes-Telegraphengestänge mit anzubringen.

Artikel 17.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt und die Auswechselung der darüber ausgefertigten Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen sechs Wochen, in Berlin bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Dresden, den 15. August 1868.

(L. S.) Heise.
(L. S.) Jordan.
(L. S.) Dr. Weinlig.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden, und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

(Nr. 7216.)

(Nr. 7216.) Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Erkelenz über Jülich nach Düren, sowie einer Zweigbahn von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Thal und einer Zweigbahn von München-Gladbach nach Odenkirchen und weiter in der Richtung nach Neukirchen durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, und einen Nachtrag zum Statut der letzteren. Vom 26. September 1868.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

Nachdem von Seiten der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft beschlossen worden ist, die im §. 5. des mit ihr unterm 7. Mai 1864. (Gesetz-Samml. S. 520.) vereinbarten Vertrages vorgesehene Eisenbahnverbindung zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Bahn über Jülich in der Richtung von Erkelenz über Jülich nach Düren auszuführen, sowie auf Grund des §. 4. ihres unterm 22. September 1867. (Gesetz-Samml. S. 1745.) von Uns bestätigten Statutnachtrages eine Zweigbahn von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Thal und eine Zweigbahn von München-Gladbach nach Odenkirchen und weiter in der Richtung nach Neukirchen herzüstellen, wollen Wir der gedachten Gesellschaft zu dieser Erweiterung ihres Unternehmens unter den in dem beigefügten, von Uns hierdurch bestätigten Statutnachtrage enthaltenen Bedingungen die landesherrliche Genehmigung hiermit ertheilen.

Zugleich bestimmen Wir, daß die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838. ergangenen Vorschriften, betreffend das Expropriationsrecht und das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke, auf die in Rede stehenden, im §. 1. des Statutnachtrages näher bezeichneten Unternehmungen Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Urkunde ist nebst dem Statutnachtrage durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 26. September 1868.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Itzenplitz. Leonhardt.

Nach-

Nachtrag

zum

Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft.

---

§. 1.

In Ausführung der von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft im §. 5. des Vertrages vom 7. Mai 1864. über die Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn übernommenen Verpflichtung zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Eisenbahn und auf Grund des Beschlusses der Gesellschaftsdeputation und der Königlichen Eisenbahndirektion vom heutigen Tage, gemäß §. 4. des unter dem 22. September 1867. Allerhöchst bestätigten Statutnachtrages, wird das Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft

1) auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Erkelenz über Jülich nach Düren,

2) auf den Bau und Betrieb der Zweigbahnen von Jülich über Eschweiler ins Stolberger Thal und von M. Gladbach nach Odenkirchen und weiter in der Richtung nach Neukirchen nebst denjenigen zur Belebung des Verkehrs dienlichen Anschlußbahnen zu gewerblichen Anlagen und Etablissements, deren Ausführung vom Königlichen Handelsministerium genehmigt wird,

ausgedehnt.

§. 2.

Auf die im §. 1. aufgeführten Eisenbahnen finden die Statuten und sämmtliche Statutnachträge der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, der Betriebs-Ueberlassungsvertrag vom 23. August 1850. und seine Ergänzungen, ferner der §. 9. des durch Gesetz vom 30. April 1856. genehmigten Vertrages über die Ruhr-Sieg Eisenbahn, desgleichen die zwischen der Königlichen Staatsregierung und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft bestehenden Vereinbarungen über die Militair-, Post- und Telegraphenverwaltung und über die Beschaffung der Betriebsmittel für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg Eisenbahn Anwendung. Auch unterwirft sich die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft bezüglich derselben den Bestimmungen, welche von dem Bundeskanzleramt des Norddeutschen Bundes in Ansehung der Militair-, Post- und Telegraphenverwaltung erlassen sind oder noch erlassen werden.

§. 3.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft wird den Bau der Bahn von M. Gladbach nach Odenkirchen unverzüglich nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession beginnen und diese Bahn längstens im Lauf des folgenden Jahres betriebsfähig herstellen.

Die Bahn von Erkelenz über Jülich nach Düren nebst Zweigbahn von Jülich über Eschweiler ins Stolberger Thal verpflichtet sie sich, innerhalb der vom Königlichen Handelsministerium nach Anhörung der Gesellschaftsvorstände und unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft festzusetzenden Frist zu vollenden.

§. 4.

Gemäß §. 2. des unter dem 2. Dezember 1867. Allerhöchst bestätigten Statutnachtrages der Rheinischen Eisenbahngesellschaft ist letztere verpflichtet, in der von dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festgestellten Linie der Eisenbahn von dem Bahnhof Stolberg der Cöln-Aachener Linie ins Stolberger Thal bis zum Binsfelder Hammer das Terrain für einen zweigeleisigen Bahnkörper zu erwerben und auf Anforderung des Handelsministeriums auf dem zwischen dem neuen Etablissement der Spiegelmanufaktur am Schnorrenfeld und dem Binsfelder Hammer gelegenen Theil des Bahnkörpers, der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft die Anlage eines eigenen Bahngeleises auf der zu diesem Zweck an letztere — gegen Rückgewähr der darauf verwendeten verzinslichen Kosten — abzutretenden Hälfte des Bahnplanums zu gestatten. Für den Fall, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft künftig die Weiterführung einer zweigeleisigen Bahn durch das Stolberger Thal über den Binsfelder Hammer hinaus zur Ausführung bringt, ist dieselbe berechtigt, die ganze Zweigbahn von der Stolberger Spiegelmanufaktur thalaufwärts, soweit dieselbe zunächst zur gemeinsamen Benutzung bestimmt ist, gegen Erstattung der aufgewendeten Anlagekosten von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zu übernehmen. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich aber in diesem Fall, von dem Abtretungspunkt (der neuen Spiegelmanufaktur) ab die Transporte der Rheinischen Eisenbahngesellschaft auf der Stolberger Thalbahn gleich den ihrer eigenen Bahn zuständigen zu behandeln und zu befördern.

Elberfeld, den 14. August 1868.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).